
MINERVA



MINERVA

KLEPPENLOOZE
AUTOMOBIELEN

DE KWALITEITSWAGEN
BIJ UITNEMENDHEID



MODELLEN 1926

MINERVA MOTORS
NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP
ANTWERPEN

Telegram Adres : **MINERVA-ANTWERPEN**
Telefoon : **218.24 - 218.25 - 218.26**

MINERVA

Heeft de eer onder hare cliënten te rekenen :

Z. M. de Koning der Belgen ;
Z. K. H. Prins Karel van België ;
Z. K. H. Prins Gemaal der Nederlanden ;
H. K. H. Groothertogin van Luxemburg ;
Z. M. de Koning van Noorwegen ;
Z. M. de Koning van Zweden ;
H. K. H. Prinses Nazli Helim ;
Z. M. de Sultan van Marocco ;
Z. E. Kardinaal Mercier.

INLEIDING

HET is hier niet de plaats, om onze eigen lof te bezingen en de goede eigenschappen van ons fabrikaat te loven. Waarvoor zou dit ook noodig zijn? Ons verleden getuigt voor ons en dit ontslaat ons van uitgebreid commentaar. Wat wij gelooven met zekerheid te kunnen zeggen is, dat wij sinds wij ons hebben toegelegd op de constructie van automobielen, onze wagens steeds een uitstekende reputatie hebben genoten, waarvan niets de luister heeft kunnen verminderen.

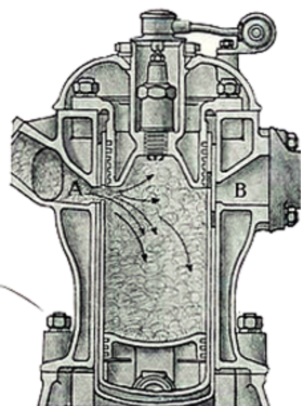
Ons ononderbroken succes van bijna 25 jaar danken wij niet alleen aan onze voortdurende zorg om het mooie en het goede te vereenigen, maar ook aan ons voortdurend werken aan de kwaliteit van een fabrikaat, dat gebaseerd is op onze groote ondervinding.

De Minerva-automobiel blijft steeds zich zelve waardig. Al vormt ieder jaar een bepaalde mijlpaal voor de steeds meer moderne constructies, toch bewaart zij in haar geheel het goede grondbeginsel, n. l. de harmonie in het geheel, die steeds bij ons fabrikaat te vinden is geweest.

Onze laatste modellen hebben evenals elk jaar geprofiteerd van verschillende verbeteringen van de details. De wagens zien er nog mooier uit dan die van 1925, die ons reeds veel lof en voldoening hebben gebracht. Door ze nu aan het publiek aan te bieden, hebben wij de overtuiging een keurig werk te hebben tot stand gebracht, een politiek, die ons steeds het vertrouwen van onze cliënteel heeft doen behouden.

Antwerpen, December 1925. ***Minerva Motors, N. V.***

De buitengewone kwaliteit van den Minerva kleppenloozen motor wordt tegenwoordig niet meer betwijfeld.



Inlaat-periode. De gassen stroomen vrij binnen door inlaat opening A. De uitlaat opening B is gesloten. De zuiger gaat naar beneden.

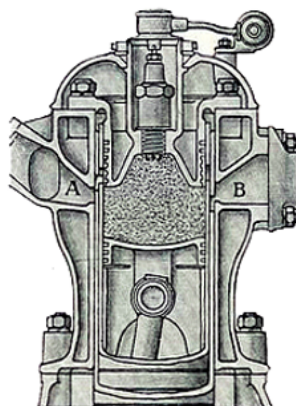
HET is een feit, dat niemand er tegenwoordig meer aan denkt de superioriteit van den kleppenloozen motor te bestrijden. Deze overtuiging dateert bij ons reeds van 1908, het tijdstip, waarop wij dezen motor aanvaardden, en sindsdien deelen duizenden automobilisten deze meening met ons.

Waarom is een kleppenlooze motor te verkiezen boven een gewonen?

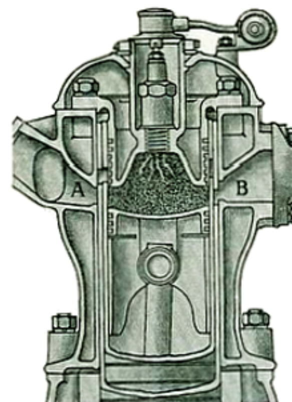
Heel eenvoudig, omdat door een natuurlijk uitvloeisel van deze constructie al de teere, leven veroorzakende en kracht opslorpende organen worden vermeden.

De praktijk heeft uitgewezen, dat de kleppenlooze motor een hooger thermisch en mechanisch rendement bezit dan de kleppenmotor. Dit is gemakkelijk te begrijpen, omdat de inlaat- en uitlaatopeningen veel grooter zijn dan bij een kleppenmoror, omdat deze openingen veel sneller geopend en gesloten worden, hetgeen een beter vullen en ledigen van de explosiekamer tengevolge heeft.

De kleppenlooze motor is door een grooter thermisch en mechanisch rendement economischer dan de kleppenmotor en biedt boven den laatsten het groote voordeel, dat hij door het gebruik beter wordt en dat zijn rendement voortdurend stijgt, in tegenstelling bij wat zich voordoet bij kleppenmotoren en wel, omdat de kleppenlooze motor niet onderhevig is aan slijtage noch aan vervorming.

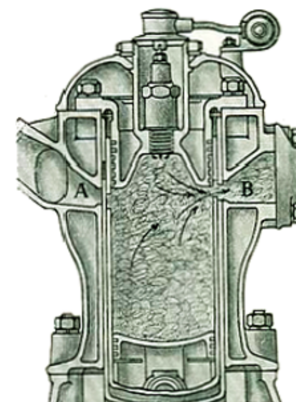


Compressie-periode. De inlaatopening A en de uitlaatopening B zijn beide gesloten De zuiger beweegt zich opwaarts.



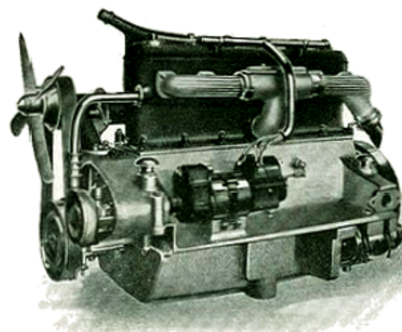
Explosie-periode. — De ontsteking van het gasmengsel geschiedt op het oogenblik, dat het gas zijn maximum compressie heeft. De zuiger gaat naar beneden.

De kleppenlooze motor is soepeler en trekt krachtiger op dan de kleppenmotor, omdat bij den kleppenloozen motor de in- en uitlaatperiode geregeld zijn op een onveranderlijke wijze, dit dank zij de mechanische beweging van de schuiven door middel van excentrieken. In den kleppenmotor daarentegen zijn de perioden voor in- en uitlaat niet geheel mechanisch, omdat men daarbij afhankelijk is van de nokken, klepstooters en klepveeren, die, zoodra de motor boven zijn normale toerenaantal draait, gedeeltelijk automatisch werken.

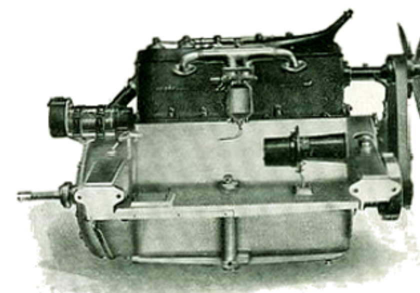


Uitlaat-periode. — De uitlaat-opening wordt ontbloot en de verbrande gassen ontsnappen, uitgeperst door den zuiger, die naar boven gaat.

Ten slotte heeft den kleppenlooze motor het ontegenzeggelijk voordeel, dat hij in het geheel geen leven maakt, wat weer een gevolg is van de vaste verbinding tusschen zijne onderdeelen, die hem de eigenschap geven, onvergelijkelijk stil en rond te draaien.



Minerva motor 30 PK dynamo zijde.



Minerva motor 20 PK. Carburator zijde

ONZE MODELLEN VOOR 1926

HOEWEL wij voor 1926 dezelfde typen als voor 1925 behouden, hebben deze toch eenige belangrijke veranderingen ondergaan, zooals : de Dewandre Servo-rem, die wij na erkenning van de buitengewoon goede hoedanigheden aanvaardden. Naast deze algemeene verbetering, die alle drie modellen betreft, zijn er nog verschillende, die elk type afzonderlijk aangaan en die wij hieronder opsommen, terwijl wij de bijzonderheden er van aangeven :

MOTOR. — De kleplooze motor van het type 16 PK heeft vier cylinders met een boring en slag van 80 × 112 mm., terwijl de typen 20 en 30 PK zes cylinders hebben met resp. 80 × 112 en 90 × 140 mm. boring en slag. Al deze motoren zijn van het type monobloc met cylinderwanden, die geheel door het koelwater worden omspoeld en afgedekt door een afneembaren cylinderkop.

SMERING. — De smering is van het spatsysteem met konstant niveau en evenredig aan het toerental van den motor. Het niveau wordt op constant peil gehouden door een meervoudige zuigerpomp, die de olie uit het motorcarter opzuigt door een zeef.

CARBURATOR. — Alle drie typen zijn voorzien van een Sthenos carburateur. Voor het type 16 PK is het een enkele en voor de typen 20 en 30 PK een dubbele carburateur, alle voorzien van een correcteur en gevoed door een vacuum systeem.

ONTSTEKING. — De ontsteking geschiedt door een Scintilla hoogspanningsmagneet, die aan de dynamo gekoppeld is. De beide apparaten worden aangedreven door dezelfde as, die de pomp drijft.

VERLICHTING EN STARTER. — Het nieuwe, zeer toegankelijke type Scintilla dynamo levert, parallel geschakeld met de batterij, de electriciteit voor de verlichting en voor het selfstarten. De zeer lichtsterke schijnwerpers zijn voorzien van een inrichting, die. den bestuurder in staat stelt plotseling te dimmen en zoodoende niet meer te verblinden

KOPPELING. — De koppeling is van het enkelvoudige plaattype, bekleed met Reybestos voor de 16 PK, en van het type meervoudige droge platenkoppeling (stalen platen bekleed met Reybestos), waarvan de werking uiterst soepel is, voor de 20 en 30 PK.

VENTILATOR. — Deze is van het type " Luchtschroef ".

VERSNELLINGSBAK. — De versnellingsbak heeft vier snelheden vooruit en één achteruit. De tandwielen uit chroomnikkelstaal zijn gehard en geslepen, waardoor een buitengewoon geruischlooze gang verkregen wordt. De cardan wordt nog beter beschermd dan verleden jaar door een afneembaar deksel.

DE OVERBRENGING. — Geschiedt door een cardanas, door stalen buis omgeven, welke buis eveneens dienst doet om den reactiedruk op te nemen.

ACHTERAS. — Zeer sterk geconstrueerd met een carter van gesmeed staal. Alle tandwielen zijn vervaardigd uit chroomnikkelstaal. De conische tandwielen zijn spiraalvormig gesneden volgens het systeem Gleason. De kogellagers zijn alle buitengewoon zwaar berekend.

STUUR. — Het stuur is irreversible. De hoofdorganen zijn uit nikkelstaal, gehard en geslepen.

REMMEN. — De remmen werken op de vier wielen en zijn van het inwendige expansiesysteem, die werken door middel van de Dewandre Servo-rem. Bij de 20 en 30 PK zijn vier remsegmenten op de achteras aangebracht, waarvan twee tegelijk met de voorwielremmen werken en bediend worden door de pedaal. De twee andere segmenten op de achteras worden bediend door middel van de handrem, onafhankelijk van de voetrem.

CHASSIS. — Het chassis is van geperst staal van voren versmald. Wij hebben de wielbasis van de 20 en 30 PK 10 cm. verlengd en de chassisbalken dienovereenkomstig verzwaard.

OPHANGING. — Voor halfelliptische veeren met schokbrekers. Achter Cantilever veeren. De achterveeren van den 20 en 30 PK zijn 10 cm. langer dan van het type 1925, waardoor de wielbasis eveneens 10 cm. vergroot is. Behalve dat de veeren breeder zijn, hebben zij ook nog een tegenspanning van 25 cm., waardoor een ideaal soepele veering verkregen is.

WIELEN. — De chassis zijn in standaard uitvoering uitgerust met vier Rudge Whitworth draadspaakwielen en een reservewiel, die vlug en gemakkelijk demontabel zijn. De afmeting voor den 16 PK is 820 × 120 en 895 × 135 voor 20 en 30 PK.

RADIATEUR. — De hoogte van den radiateur is vergroot, teneinde het koelvermogen te vergrooten. Hierdoor wordt de lijn van de motorkap mooier en het verloop naar de carrosserie gracieuser.

INSTRUMENTENBORD. — Op het alluminiumbord zijn alle controleapparaten voor den bestuurder goed zichtbaar aangebracht. Het bevat : klok, 2 kleine lampjes voor verlichting, kilometerteller, oliecontroleur, contactstop voor looplamp, Scintilla schakelbord met zekeringen, slot en sleutel, controlelamp voor het laden en een handel voor de gasregeling. Aan het instrumentenbord hebben wij voor het gemak van den bestuurder nog toegevoegd een benzinekraan, waardoor het niet meer noodig is de motorkap te openen om de benzinekraan te bedienen.

BENZINERESERVOIR. — Het benzinereservoir van den 16 PK kan 75 L. en dat van den 20 en 30 PK 100 L. benzine bevatten. De reservoirs zijn voorzien van een toestel, waardoor men onmiddelijk den nog aanwezigen voorraad kan controleeren.

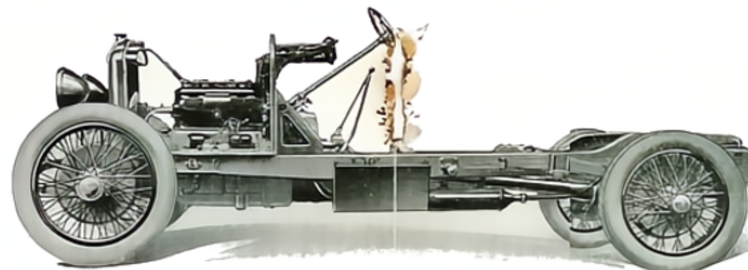
BANDEN. — Standaarduitrusting voor 16 PK is vier banden 820 × 120 om de wielen en vier banden 895 × 135 voor den 20 en 30 PK.

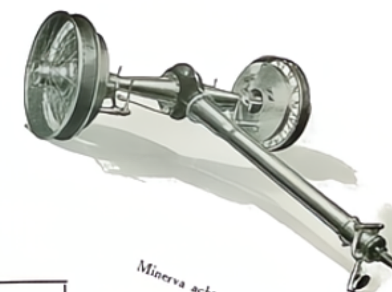
BIJZONDERHEDEN VAN DE MINERVA CHASSIS

CHASSIS 16 PK



Achter rem met 4 onafhankelijke remschijven.





Minerva achteras

TYPE EN PK	Boring m/m	Slag m/m	Spoor breedte m/m	Breedte v. h. chassis voor m/m	Breedte v. h. chassis achter m/m	Carr. lengte m/m	Wiel-bas m/m	Lengte der veeren voor m/m	Lengte der veeren achtre m/m	Tot. lengte m/m	WIELEN m/m
16 PK 4 cyl.	80	112	1.350	675	825	2.600	3.110	900	1.275	4.200	820×120
20 PK 6 cyl.	80	112	1.450	680	900	2.875	3.700	975	1.400	4.840	895×135
30 PK 6 cyl.	90	140	1.450	680	900	2.875	3.800	975	1.400	4.940	895×135

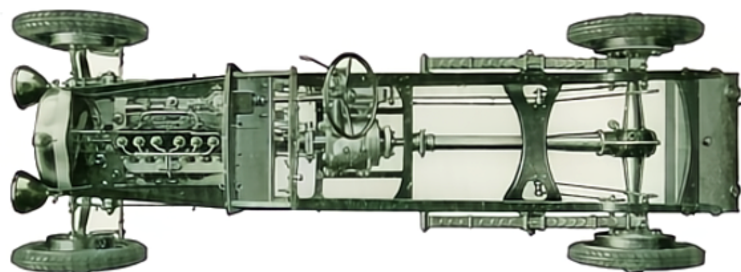
CHASSIS 20 PK



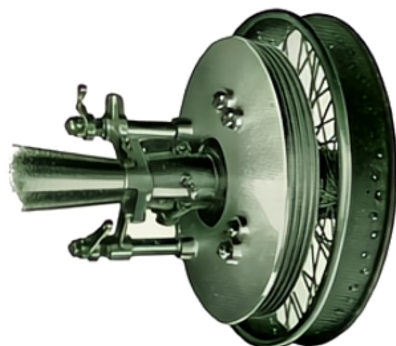
CHASSIS 30 PK



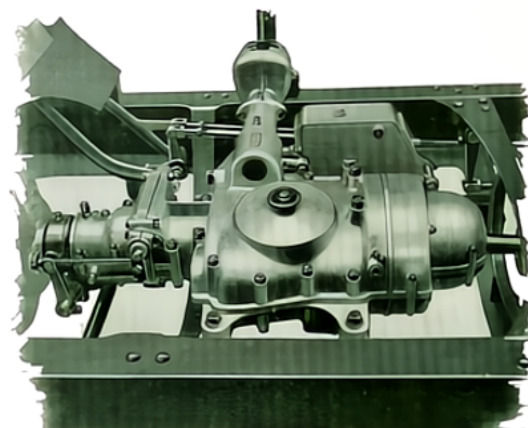
DE SERVO REM DEWANDRE IS OP ALLE MINERVA CHASSIS MODEL 1926 GEMONTEERD



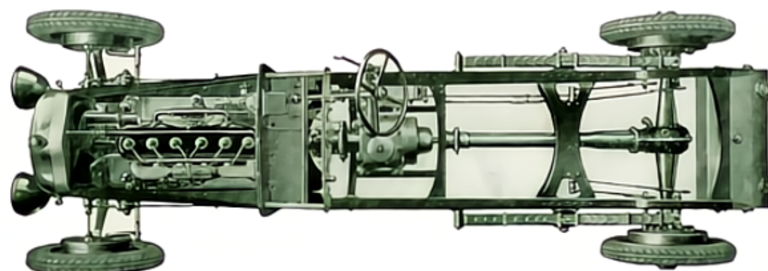
Chassis 20 PK



Achter remmen



Changement de vitesses met Servo rem Dewandre



Chassis 30 PK

DE SERVO-REM

(WAAROM WIJ HAAR AANVAARDDEN).

IEDERE automobilist, die wel eens een zwaren wagen bestuurd heeft, weet uit ondervinding dat het veelvuldig remmen voor de beenspieren vermoeiend kan zijn. Om dit bezwaar te voorkomen heeft men de Servo-rem uitgevonden, die de door den bestuurder uitgeoefende remkracht zeer vergroot, waardoor bij zachten pedaaldruk de remmen al krachtig worden aangetrokken. De Servo-rem is een hulpmiddel voor den bestuurder; hij moet daarom elken druk op het pedaal gewillig en onmiddellijk overbrengen.

De Servo-rem Dewandre is een van de meest gebruikte servo-remmen en beantwoordt volkomen aan het doel en wel met een minimum aantal onderdeelen, waarvan geen een behoeft te worden bijgesteld en die aan geen merkbare slijtage onderhevig zijn. Verder is de smering van deze Servo-rem geheel automatisch en vereischt deze in het geheel geen zorg.

De krachtbron, die men gebruikt voor de Dewandre Servo-rem is in iedere automobiel met explosiemotor aanwezig. De Dewandre Servo-rem benut den onderdruk, die heerscht n de zuigbuis; een depressie, die 35 tot 45 cm. kwik bedraagt als de motor langzaam loopt met bijna gesloten carburatorklep.

Indien de bestuurder remt laat hij daartoe de gaspedal los, dus, zoodra de bestuurder de gaspedaal loslaat, beschikt hij over een depressie, die nooit minder is dan 35 tot 45 cm. kwikdruk. Een 12 mm. wijde buis verbindt de zuigbuis aan het toestel van de Servo-rem, dat geschakeld is tusschen de rempedaal en de remstangen, en met de rempedaal en de remstangen verbonden door een scharnierende stang. Het Servo-remtoestel bestaat in hoofdzaak uit: 1. Een verdeeler, bestaande uit twee kleppen; 2. Een cylinder met zuiger; 3. Een stel hefboomen voor een gedeelte verbonden aan de rempedaal en den verdeeler en voor een ander deel aan de remstangen.

Indien de bestuurder de rempedaal indrukt, heeft de eerste beweging de uitwerking de klep te openen, die de zuigbuis in verbinding stelt met den cylinder van de Servo-rem. Hierdoor ontstaat een betrekkelijk luchtledig achter den zuiger, waardoor de zuiger naar den bodem van den cylinder gedrukt wordt. Daar de zuiger, verbonden is aan een levier, trekt deze levier door zijn beweging weder aan de remstangen. Ondertusschen blijft de klep slechts zoolang open als de pedaal naar beneden gedrukt wordt; indien de beweging van de pedaal ophoudt, zal de zuiger ook stil gaan staan, zoodanig dat de beweging van het openen en sluiten van den verdeeler samenvalt met de verplaatsing van de pedaal en de verplaatsing van den zuiger in den cylinder en de twee kleppen van den verdeeler nooit op hetzelfde oogenblik kunnen geopend worden. Dus elke stand van de pedaal komt

overeen met een vastgestelden stand van den zuiger in den cylinder, verder verwezenlijkt het stelsel van hefboomen in het Servo-remtoestel ook de volgende bijzonderheid.

Daar de verbinding van de pedaal met de Servo-rem is tot stand gebracht aan den levier zelf waaraan de zuiger trekt, geeft de levier een gedeelte van die kracht terug aan de rempedaal, maar juist in tegenovergestelde richting als de druk van den bestuurder op de pedaal, waardoor deze genoodzaakt wordt harder te trappen om harder te remmen, zoodoende een evenredigen tegendruk gevende aan de kracht, uitgeoefend door de Servo-rem. De bestuurder behoudt daarom aan de voet het gevoel voor de sterkte van het remmen, waarvan hij de kracht kan doen varieeren, alsof de wagen niet voorzien was van een Servo-rem. Dank zij de Servo-rem vergt het remmen van den bestuurder alleen minder kracht.

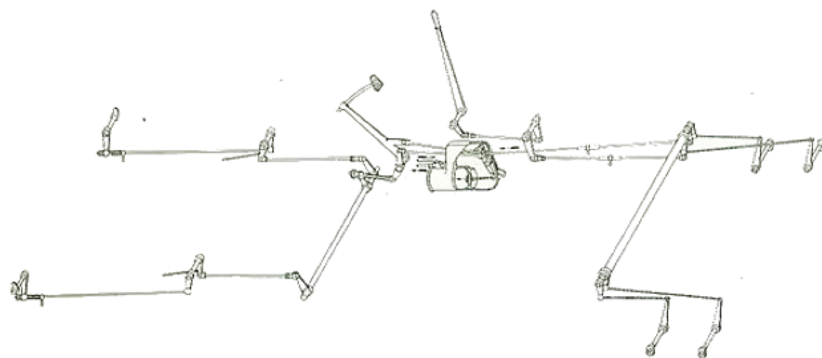
Het rijden met een auto, voorzien van de Servo-rem Dewandre is geheel gelijk aan het rijden met een wagen zonder Servo-rem, maar geeft den bestuurder het gevoel buitengewoon gevoelige en krachtige remmen te bezitten zonder dat deze hard zijn.

De Servo-rem Dewandre werkt evengoed voor als achteruit rijdend. De samenstelling van de remstangen laat bovendien toe, dat bij stilstaanden motor met de voetrem kan worden geremd. maar in dat geval moet de bestuurder dus meer kracht zetten.

Geen enkel onderdeel van de Dewandre Servo-rem is voortdurend in beweging. De smering van den verdeeler en van den cylinder geschiedt door middel van een pijp, verbonden met de klep van den verdeeler, welke klep het binnenste van den cylinder met de buitenlucht in verbinding kan brengen. Deze klep wordt bij het loslaten van de rem geopend, waardoor in den cylinder de heerschende onderdruk wordt opgeheven.

Een aftakking van de pijpleiding, waarvan hiervoor sprake is, komt uit in de renifleur, die geplaatst is op het carter van den motor, waardoor in de Servo-rem bij het loslaten van de rem, lucht binnenstroomt, bezwangerd met oliedamp, welke oliedamp condenseerende op de cylinderwanden en den verdeeler, deze deelen smeert.

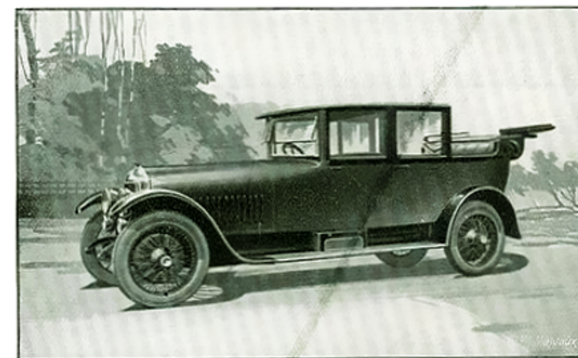
Servo rem met remstangverbindingen op Minerva chassis model 1926



ONZE CARROSSERIEËN

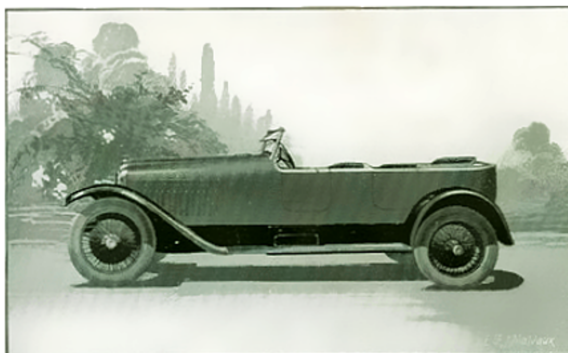


Een der groote hallen onzer fabriek in Mortsel

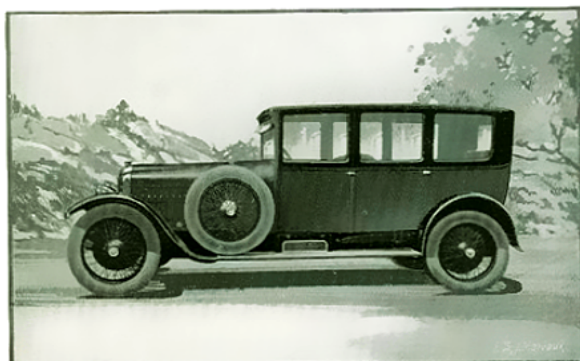


Conduite intérieure Landaulet Minerva op 20 en 30 PK 6 cylinder Minerva chassis.

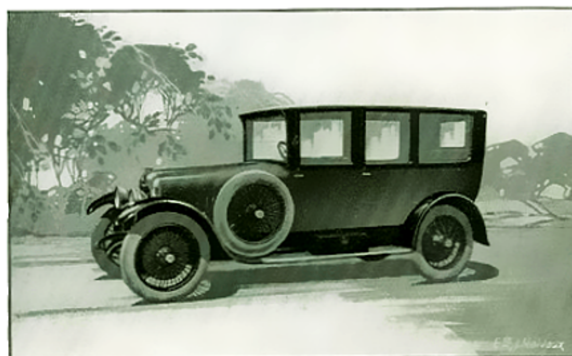
DE carrosserie van een auto, evenals de japon van een elegante dame, moet het werk zijn van een artiest. Door deze gedachte geïnspireerd hebben wij vier jaar geleden even buiten Antwerpen te Mortsel een prachtige, ruime fabriek opgericht. Deze fabriek heeft een oppervlakte van ruim 10.000 m² en is uitsluitend bestemd voor het vervaardigen van carrosserieën. Onze voorspellingen zijn waarheid geworden. Dank zij de schitterende werktuigen, waarover deze ultra moderne fabrieken beschikken, en dank zij het uitgezochte personeel, waarmede wij haar bevolkten, is onze afdeeling " Carrosserie fabriek " te Mortsel in den loop van deze vier jaar door het leveren van een onberispelijk product te rangschikken onder de allereerste inrichtingen op carrosseriegebied.



Minerva 4 pers. Sport Torpedo op 20 en 30 PK Minerva chassis.



Conduite intérieure Minerva Weymann. Systeem op 20 PK 6 cylinder Minerva chassis.



Conduite intérieure Minerva op 30 PK 6 cylinder Minerva chassis

De Mijlpalen in de geschiedenis van de Minerva fabrieken.

Het is wetenswaardig in chronologische volgorde de verschillende mijlpalen in de geschiedenis van onze maatschappij op te sommen :

1897. — Oprichting te Antwerpen onder den naam S. de Jong & Co van eene maatschappij met een kapitaal van fr. 200.000, ten doel hebbende de vervaardiging van Minerva rijwielen.

1898. — Het kapitaal wordt vergroot tot fr. 450.000, en men besluit een nieuwe fabriek op te richten te Berchem.

1899. — Inwijding van deze nieuwe fabriek, waar niet alleen rijwielen maar ook motorrijwielen zullen worden vervaardigd. Het aantal werklieden bedraagt 200.

1900. — Het succes van de motoren en motorfietsen dwingt tot nieuwe uitbreidingen. De oppervlakte van de fabriek wordt op 3.000 m² gebracht.

1902. — De constructieteekeningen voor een auto, begonnen in 1899, zijn uitgevoerd. De " Minervette " klein auto, wordt aan het publiek geleverd, drie duizend 500 m² nieuwe werkplaatsen worden in gebruik genomen.

1903. — De commanditaire vennootschap S. de Jong & Co wordt omgezet in een Naamlooze Vennootschap Minerva Motors met een kapitaal van drie millioen 250.000 franken. Om de fabrikatie van de automobielen uit te breiden wordt besloten een tweede fabriek van 2.600 m² te bouwen.

1904. — De nieuwe fabriek wordt geopend in tegenwoordigheid van de regeering en provinciale en gemeentelijke autoriteiten. Het aantal werklieden bedraagt thans 700.

1906. — De voortdurende uitbreiding der zaken eischt een nieuwe vergrooting. De oppervlakte van de werkplaatsen wordt op 15.000 m² gebracht. De vennootschap beschikt over 600 machines, waarvoor 500 PK. noodig zijn en het aantal werklieden bereikt 900.

1907. — De vier Minerva auto's, die meedoen in het Circuit d'Ardennes worden alle geplaatst. Een feit zonder voorgaande in de sport annalen. Eerste, tweede, derde en zesde op 22 concurrenten. De Minerva's, type toerauto's, winnen de Coupe de Liedekerke. De eerste proeven met de kleplooze motoren zijn aangevangen.

1908. — De eerste Minerva auto's met kleplooze motoren worden op de markt gebracht en verwekken een groot opzien.

1909. — Het succes van den kleploozen motor is zoodanig, dat de Minerva fabriek dezen aanneemt en den kleppenmotor voor al haar modellen afdankt.

1910. — Een nieuw gebouw van 3 verdiepingen van 10.000 m^2 wordt aan de fabrieken toegevoegd. De fabriek heeft 1.250 werklieden.

1911. — Het aantal werklieden bereikt 1.600. De Minerva auto met kleploozen motor wint de Coupe d'Hiver in Zweden, de Coupe d'Été in Zweden en den Keizerprijs in Rusland over een afstand van 2.400 km. van Sint-Petersburg naar Sebastopol.

1912. — De nieuwe fabriek, die 40.000 m^2 beslaat, wordt in werking gesteld. Het aantal werklieden loopt naar de 3.000. Drie Minerva auto's als eerste in de Grand Prix de Belgique. Een Minerva auto wint de Oostenrijksche Alpentocht.

1913. — Minerva wint voor de tweede maa de Coupe d'Hiver van Zweden, de Coupe d'Été van Zweden en de Oostenrijksche Alpentocht.

1914. — Minerva wint voor de derde maal en nu definitief de Coupe d'Hiver van Zweden en de Coupe d'Été van Noorwegen. In de z. g. " Touriste Trophy " is Minerva het eenige team, dat geheel compleet de eindstreep passeert.
De oorlog breekt uit en de N. V. Minerva stelt hare fabrieken ter dispositie van de Nat. Defensie voor de fabrikatie van munitie en oorlogsmateriaal.

1919. — Na een korten tijd van reorganisatie wordt de fabrikatie van automobielen weder opgenomen.

1920. — Er wordt besloten tot den bouw van een speciale fabriek voor carrosserieën. Een terrein van 10.000 m^2 wordt te Mortsel bij Antwerpen aangekocht.

1922. — Minerva viert haar 25^{sten} verjaardag. De carrosseriefabriek te Mortsel wordt in werking gesteld.

1923. — Nauwelijks geopend moet de fabriek te Mortsel worden vergroot. Tot den aankoop van de vroegere Sava fabrieken is besloten.

1924. — Genoodzaakt de fabrieken te Antwerpen te ontlasten, koopt de Minerva de Werkplaatsen van Demoor te Anderlecht bij Brussel.

1925. — De N. V. Minerva Motors besluit de directie over de N. V. Auto-Traction, waar de vrachtauto's en tractors vervaardigd worden, op zich te nemen en voegt zoodoende de fabriek te Hemixem aan hare fabrieken toe. De fabrieken beslaan thans een oppervlakte van 84.000 m^2. Hierin worden 1.600 machines gebruikt, die aangedreven worden door 3.600 PK. Zij hebben 4.300 werklieden en beambten in dienst. Het maatchappelijk kapitaal bedraagt 38 millioen franken.

Garantie. - Verkoopsvoorwaarden.

WIJ garandeeren onze auto's, gedurende een tijdvak van zes maanden vanaf den datum van aflevering tegen alle materiaal- of constructiefouten. De garantie is uitsluitend beperkt tot het vervangen in onze fabrieken van elk defekt bevonden onderdeel, zonder eenige andere schadevergoeding noch verantwoordelijkheid. Indien de omstandigheden niet toelaten, dat het werk in onze fabrieken wordt uitgevoerd, is de bovengenoemde garantie begrensd tot het gratis leveren van de te vervangen onderdeelen.

De garantie heeft geen betrekking op de banden, magneet, batterijen, noch de electrische apparaten, kilometerteller en in het algemeen gesproken, tot alle apparaten, die niet door ons gefabriceerd worden. Wij dragen de verantwoordelijkheid daarvoor over aan de desbetreffende fabrikanten.

Elk te vervangen onderdeel moet ons eerst franco worden toegezonden ter onderzoek.

Wij behouden ons het recht voor alle gewenschte veranderingen aan onze modellen aan te brengen zonder genoodzaakt te zijn deze veranderingen aan den kooper bekend te maken en zonder genoodzaakt te zijn die aan te brengen aan de gereedstaande auto's of aan die, die in aanbouw zijn.

Onze prijzen zijn vastgesteld voor de levering af onze fabrieken. De kooper moet zelf of moet laten afnemen aan de fabriek het door hem gekochte chassis of completen wagen. De afname ontslaat ons van elke verantwoordelijkheid ; de verzending geschiedt op risico en gevaar van den geadresseerde. Eene aanbetaling moet worden gedaan bij de bestelling en het restant van de koopsom vóór de aflevering. De afname van een auto moet geschieden door den kooper, uiterlijk acht dagen nadat de factuur of nota is aangeboden. Bij in gebreke blijven behouden wij ons het recht voor over den wagen te beschikken en een dergelijke auto te leveren binnen een tijdsverloop van twee maanden.

De agenten, die onze auto's verkoopen, zijn niet **onze** gemachtigden, want zij handelen voor eigen rekening. Wij geven hun den naam van agent, omdat zij het recht van alleenverkoop van onze machines in een bepaald district hebben, maar zij kunnen **ons** nooit verbinden tegenover derden.

Etabl. G. DE RYCKER S. A.
Bruxelles-Forest